

- оптимальних рішень. Моделювання та керування в умовах невизначеності. – К. : Ін-т кібернетики НАН України, 2000. – С. 58–72.
18. Moore D. Slovakia's 2004 tax and welfare reform / D. Moore. – Washington, DC : IMF working paper 2005/133, 2005. – 36 p.
19. Gorodnichenko Y., Martinez-Vacquez J., Sabirianova Peter K. Myth and reality of flat tax reform: micro estimates of tax evasion response and welfare effects in Russia / Y. Gorodnichenko, J. Martinez-Vacquez, Peter K. Sabirianova. – New York : NBER working paper 13719, 2008. – 64 p.
20. Режим доступу: www.moneychimp.com/features/tax/brackets.htm.

V. M. Gorbachuk

THE SINGLE UPPER BOUNDED LOGARITHMIC FUNCTION OF INCOME TO DETERMINE A TAX RATE ON PERSONAL INCOMES

The upper bounded uniform logarithmic function of income to determine a tax rate on personal incomes has been suggested. Such a function possesses important useful properties of the only taxation and simplification of tax procedures, automatic stabilization of budgets to income changes, rationalization of income redistribution. The applications of such function is illustrated on the data of Ukraine, Hungary, Slovakia, USA.

Keywords: the upper bounded uniform logarithmic function of income, state budget, direct and indirect gains, tax reform, tax rate, personal incomes taxation.

УДК 629.4: 330. 322] (447)

Григор'єв Г. С.

ФОРМУВАННЯ ІНВЕСТИЦІЙНОЇ СТРАТЕГІЇ РОЗВИТКУ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ

Статтю присвячено дослідженню інвестиційної політики в Україні у сфері залізничного транспорту та визначенню основних її принципів у сучасних економічних умовах.

Ключові слова: державна інвестиційна політика, залізничний транспорт, економічна ефективність транспорту, європейська інтеграція.

Вступ

Мета інвестування на транспорті – забезпечити конституційні права громадян на свободу пересування товарів і послуг на основі формування мережі транспортної інфраструктури.

Ринкові методи господарювання потребують нових рішень та підходів до управління економічними процесами, зміни інвестиційної політики держави й підприємств, структури сфери фінансових інвестицій, складу та ролі інвесторів на ринку інновацій. При різних станах економіки виникають особливі механізми інвестування. У зв'язку з цим постає потреба у модернізації наявних та пошуку нових ефективних способів залучення грошових ресурсів як на національному, так і на галузевому рівнях.

© Григор'єв Г. С., 2009

Аналіз останніх досліджень і публікацій

Існує досить тривала традиція визначення виробничих характеристик і показників на залізницях, починаючи із праць про залізниці США [13] до публікацій із використанням методів граничного аналізу [11], більшу частину яких присвячено конкретизації часткового вивчення продуктивності [9; 14] та порівняльному аналізу сукупної продуктивності факторів виробництва, що ґрунтується на оцінці кількох основних функцій витрат [10].

Постановка проблеми

На даний момент особливо гостро постало питання відсутності відпрацьованої системи ін-

вестування національного транспортного комплексу. Наприклад, оновлення парку рухомого складу відстає від забезпечення нагальних потреб. Дана проблема потребує перегляду механізмів фінансування галузі (зокрема, у разі реалізації інвестиційних проєктів з оновлення рухомого складу), створення та залучення до схем вкладання капіталу нових структур підтримки інвестиційної діяльності у транспортному комплексі на території України [1; 2; 3; 4; 5; 14; 24].

За наявності великого потенціалу **залишаються невирішеними** загальнодержавні економічні проблеми, що негативно впливають на функціонування та розвиток залізничної галузі, яка характеризується: **багаторазовим зростанням** цін на матеріальні ресурси, що призводить до значного зниження реальних доходів транспорту; **низьким** рівнем іноземних та вітчизняних інвестицій у фінансуванні техніко-технологічної модернізації транспорту; **низькою** конкурентоспроможністю залізничного транспорту на зовнішньому і внутрішньому ринку перевезень; **недостатньою** ефективністю функціонування різних видів транспорту, що пов'язано насамперед із повільним вирішенням питань щодо того, щоб привести у відповідність з обсягами виконуваної роботи експлуатаційний персонал і основні фонди, транспортну інфраструктуру, а також з утриманням непрофільних для галузі об'єктів, низькими темпами впровадження ресурсозбережних технологій.

Крім цього, **потребують розв'язання** такі проблеми:

- **недостатня фінансова прозорість господарської діяльності** залізничного транспорту;
- **збитковість пасажирських перевезень**, що призводить до перехресного субсидування пасажирських перевезень за рахунок вантажних;
- **відставання темпів зростання тарифів на перевезення** від темпів збільшення вартості товарів, робіт і послуг, що їх споживають на залізничному транспорті;
- **недостатній техніко-технологічний рівень організації транзитних перевезень**, обсяг яких не відповідає транзитному потенціалу України [17, с. 19].

Тож **мета** даного дослідження – проаналізувати методики підвищення економічної ефективності залізничної галузі за допомогою суб'єктів різних форм власності.

Основна частина

Пошук для залізничного транспорту інвесторів, у тому числі й зарубіжних, залучення кредитів міжнародних фінансово-кредитних установ гальмовано несприятливим інвестиційним кліматом. Але розташування України на головному європейсько-азіатському перехресті транспортних сполу-

чень із перспективою збільшення обсягів перевезень примушує інвесторів змінити свої погляди і ставлення до фінансування галузі (див. рис. 1).

Головна причина виникнення кризового стану залізничного транспорту України – невідповідність обсягів фінансування нормативним вимогам процесів відтворення основних виробничих фондів та нестача інвестицій, що стримують інноваційно-інвестиційний процес розвитку залізниць. Відтак має місце:

- незадовільний рівень технології організації перевізного процесу;
- низький рівень транспортного сервісу;
- низький рівень міжгалузевої координації у розвитку транспортної інфраструктури;
- повільне вдосконалення транспортних технологій, у тому числі логістичних, та недостатня їх інтеграція з виробничими, торговельними, складськими і митними;
- неприпустимо низький рівень інформатизації транспортних бізнес-процесів та інформаційної взаємодії транспортної сфери з іншими галузями економіки;
- недостатня ефективність фінансово-економічних механізмів, що стимулює надання інвестицій на розвиток транспорту [9].

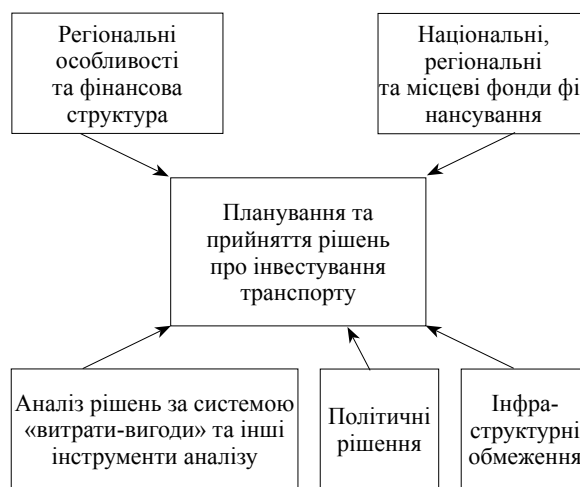


Рис. 1. Ключові фактори, що впливають на прийняття інвестиційних рішень на залізничному транспорті [24]

Стратегічні плани Укрзалізниці

Укрзалізниця працює над реалізацією перспективних програм, спрямованих на збільшення ефективності роботи, впровадження нових технологій і забезпечення конкурентоспроможності залізничного транспорту:

- **Комплексна програма оновлення залізничного рухомого складу України на 2006–2010 роки** передбачає подальше оновлення локомотивного парку, вантажних і пасажирських вагонів, дизель- й електропоїздів із підвищенням їх комфортності та сервісного

- обслуговування. Модернізацію і закупівлю залізничного рухомого складу практично цілком здійснюватимуть на вітчизняних підприємствах;
- **Програма розвитку транспортних коридорів і Комплексна програма утвердження України як транзитної держави** передбачають залучення транзитних вантажів, що сьогодні йдуть морем у сполученні Азії з Європою, за рахунок гнучкої тарифної політики, удосконалення технологій перевезень, розвитку комбінованих перевезень;
 - **Програма поетапного нарощування пропускної спроможності Кримського напрямку**. Її реалізація дасть змогу підвищити пропускну і переробну спроможність на Кримському напрямку шляхом модернізації напрямку Харків–Люботин–Полтава–Користівка–Долинська–Миколаїв–Херсон–Джанкой (паралельного транспортного коридору напруженому напрямкові до Криму: Харків–Лозова–Джанкой, пропускну спроможність якого вичерпано).
 - **Державна цільова програма підготовки та проведення в Україні фінальної частини чемпіонату Європи з футболу 2012 року**. У програмі визначено основні заходи для підготовки залізничного транспорту до Євро-2012;
 - **Галузева програма енергозбереження і впровадження альтернативних видів палива на транспорті на 2002–2010 роки** забезпечить скорочення обсягів споживання паливно-енергетичних ресурсів на залізничному транспорті.

Особливості інноваційно-інвестиційного процесу відновлення та розвитку залізниць

Економічна могутність держави залежить у першу чергу від здатності та ефективності використання сучасних технологій. Відповідно до Концепції науково-технічного та інноваційного розвитку України, яку схвалила Верховна Рада (Постанова ВРУ від 13 липня 1999 р. № 916–XIV), та рішення Ради національної безпеки і оборони України від 3 липня 2001 р. «Про невідкладні заходи щодо виходу з кризового стану науково-технологічної сфери України і створення умов для переходу економіки на інноваційну модель розвитку» одним з основних принципів державної політики проголошено інноваційну модель структурної перебудови і зростання економіки, утвердження України як високотехнологічної держави.

Як сфера вкладення капіталу, залізниця має велике загальнодержавне значення, подальшу активізацію інноваційного розвитку якої здійснюють за такими головними напрямками:

- задоволення попиту на транспортні послуги щодо обсягу, якості та величини тарифів на перевезення;
 - утримання та збільшення частки залізничних перевезень на ринку транспортних послуг;
 - створення нових інноваційних послуг та диверсифікація діяльності залізниць відповідно до потреб ринку;
 - забезпечення інноваційних пріоритетів під час реалізації цільових комплексних програм.
- Здійснення перелічених заходів можливе в разі певного інвестиційного забезпечення, обсяг якого і визначає схему сталого розвитку:
- **просте відновлення** за схемою «інвестиції → залізниця → традиційні послуги» підтримує виробництво, що скорочується природнім шляхом: вихід з ладу обладнання, відпрацювання ресурсу, моральне зношування тощо, в результаті чого зменшуються технічні та технологічні можливості щодо реалізації традиційних виробів і послуг;
 - **розширене відновлення** за схемою «інвестиції → залізниця → удосконалені послуги» дає змогу удосконалити традиційні транспортні послуги та підвищити їх якість;
 - **інноваційне відновлення** за схемою «інвестиції + інновації → залізниця → інноваційні послуги» є вищим ступенем розвитку, при якому шляхом розробки та впровадження прогресивних управлінських, технічних і технологічних рішень досягають створення нової послуги або виробу.
- Застосування схеми «інвестиції + інновації → залізниця → інноваційні послуги» передбачає:
- використання міжнародного досвіду під час розробки нового обладнання та прогресивних технологій перевезень з урахуванням особливостей національного ринку транспортних послуг;
 - пошук і залучення інвестицій та раціональний розподіл їх за основними напрямками інноваційних розробок;
 - прогнозування кон'юнктури ринку транспортних послуг й упровадження маркетингових методів досліджень попиту на залізничні перевезення;
 - аналіз і вибір економічно найефективніших інвестиційних проектів, які реалізують інноваційні розробки;
 - впровадження інновацій, зорієнтованих на комерційний успіх надання транспортних послуг і сервісу;
 - інформування потенційних клієнтів про нові можливості залізничного транспорту у сфері надання послуг;
 - реалізація загальних положень транспортної політики країни для забезпечення попиту на

залізничні послуги та розвиток транспортної галузі.

Традиційними джерелами інвестування до недавнього часу були власні кошти підприємств, у складі яких основну частку займали прибуток та амортизаційні відрахування. Як джерело інвестиційних коштів, можуть бути використані цінні папери: облігаційні цільові позики, сертифікати, прості та перевідні векселі тощо [7].

Залізничний транспорт як об'єкт інноваційної діяльності

Відродження галузі можна представити як поетапний процес. Особливе значення має введення спеціального режиму інвестиційної діяльності: залучення інвестицій у залізничний транспорт, що забезпечить піднесення економіки, пріоритетний розвиток галузі та утвердження її статусу як основного перевізника країни.

У рамках реалізації спеціального режиму інвестиційної діяльності постають завдання:

- здійснити техніко-технологічні, організаційно-економічні та правові заходи, спрямовані на зміну структури управління, форм власності, організаційно-правових засад для підвищення економічної ефективності роботи, збільшення обсягів надання конкурентоспроможних транспортних послуг;
- реконструювати наявні та створити нові транспортні коридори, що має виняткове значення як для піднесення галузі, так і економіки країни в цілому;
- реконструювати й оновити основні фонди всіх складових залізничного транспорту: рухомого складу, транспортної мережі та інших об'єктів інфраструктури; переобладнати існуючі наявні виробничі потужності; наростити виробничий потенціал на основі науково-технічних досягнень шляхом упровадження нових технологій перевезень; гарантувати безпеку руху; поліпшити умови праці та охорони навколишнього середовища;
- перепрофілювати низку підприємств залізничного транспорту (шляхом переоснащення новим обладнанням, освоєнням прогресивних технологій тощо) для надання широкого асортименту нових послуг або випуску нової конкурентоспроможної продукції;
- впровадити та розвивати фірмове транспортне обслуговування, нові види транспортних послуг і диверсифікувати діяльність залізниць, що забезпечить створення нових робочих місць, вирішення низки соціальних проблем: охорона здоров'я, житло, освіта та ін.; підвищити рентабельність транспортного виробництва та його конкурентоспроможність.

Спеціальний режим інвестиційної діяльності повинен передбачити введення податкових, мит-

них та інших пільг для інвесторів, якікладають кошти в залізничний транспорт, створити відповідні умови для реалізації як окремих проектів, так і комплексних цільових програм розвитку кожної залізниці шляхом залучення підприємств супутніх галузей економіки та надання їм відповідних пільг.

Спеціальний режим інвестиційної діяльності має свої особливості, що визначаються специфікою залізничного транспорту, насамперед:

- значним обсягом коштів для реалізації інвестиційних проектів і програм;
- значною тривалістю залучення інвестиційних ресурсів;
- низькою рентабельністю деяких інвестиційних проектів;
- необхідністю збереження державної форми власності на провідні (базові) складові галузі, що забезпечують економічну безпеку й обороноздатність країни.

Реалізація інвестиційних програм за умов державної підтримки

У сучасних умовах господарювання стимулювання розвитку виробництва можна здійснювати у декількох напрямках. Перш за все забезпечити передумови інвестиційної діяльності на державному рівні, а саме – стримувати інфляцію, скоротити бюджетний дефіцит, забезпечити відкритість економіки. Зазначені заходи сприятимуть припливу інвестицій і отриманню підтримки міжнародних фінансових інститутів.

Наступний напрям стимулювання інвестиційної діяльності здійснювано шляхом державного кредитування і капіталовкладень у пріоритетні сфери. Така стратегія передбачає орієнтацію на довгострокові пріоритети соціально-економічного розвитку в умовах інфляції, яку необхідно регулювати. Найбільш оптимальним є шлях, який поєднує в собі переваги першого і другого напрямків – одночасне стримування інфляції й активізація державної інвестиційної діяльності.

Для фінансування пріоритетних інвестиційних проектів за рахунок державного бюджету слід установити жорстку нормативну межу його витрати на споживання, а також розмежувати державний бюджет на дві частини: бюджет споживання і бюджет розвитку. Бюджетні доходи, що перевищують нормативи, треба спрямовувати на фінансування розвитку економіки.

Державні кошти не слід вкладати у стабільні та високоприбуткові підприємства, за винятком тих випадків, коли потрібні значні інвестиції в галузі з тривалим інвестиційним циклом. В основному прямі державні капітальні вкладення необхідно спрямовувати на об'єкти з передусім соціальною віддачею, а не економічною, а також на виробничі інфраструктури галузей. Розвиток

цих сфер, відповідно, забезпечить активізацію приватного інвестування.

Державне економічне регулювання у поєднанні з діяльністю фінансових інститутів стає ключовим напрямом для розвитку економіки. Обмеженість державних капітальних вкладень для фінансування програм економічного та соціального розвитку потребує розширення кола інституціональних інвесторів і фінансових посередників—інвестиційних фондів закритого і відкритого типу, галузевих і міжгалузевих холдингових компаній.

Тож слід зробити висновок, що реалізація інвестиційних програм за умов державної підтримки потребує переорієнтації значних бюджетних ресурсів на розвиток пріоритетних напрямів економіки [6].

Міжнародні інвестиції як фактор прискорення розвитку залізниць України

Курс на європейську інтеграцію вимагає відповідної гармонізації транспортної політики з відповідною політикою Євросоюзу, основними принципами якої, відповідно до Білої книги ЄС, є:

- досягнення балансу використання різних видів транспорту;
- урахування передусім інтересів споживачів під час розробки транспортної політики, чітке визначення їх прав та обов'язків;
- використання науково-технічних досягнень для створення екологічно чистого транспорту;
- управління результатами транспортної глобалізації, зокрема адекватне суспільне фінансування інфраструктури в нових країнах-членах ЄС [23].

Основні напрями *європейської інтеграції* в галузі транспорту:

- формування національної транспортної політики з урахуванням керівних принципів транспортної політики ЄС, зазначених у Білій книзі «Європейська транспортна політика до 2001 року: час вирішувати»;
- гармонізація законодавства в галузі транспорту відповідно до положень міжнародних конвенцій та угод, а також наближення до транспортного законодавства ЄС (*Acquis communautaire*);
- впровадження європейських технічних і екологічних стандартів до транспортних засобів;
- активна участь у розбудові Пан'європейських транспортних вісей та реалізації Програми розвитку національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні на 2006–2010 рр.;
- визначення та реалізація спільних із Євросоюзом пріоритетних інвестиційних проектів;
- розвиток взаємодії в рамках транскордонного регіонального співробітництва (Нижній Дунай, Карпати);

- подальший розвиток сумісно з Євросоюзом прикордонних пунктів пропуску Ягодин, Чоп, Косини та ін.;
- участь України в міжнародних транспортних організаціях: Європейській конференції міністрів транспорту, Комітеті внутрішнього транспорту Європейської економічної комісії ООН, Міжнародній морській організації, Міжнародній організації цивільної авіації тощо.

Проблеми формування інвестиційного клімату у країні в умовах фінансової кризи

Для того, щоб мінімізувати вплив світової фінансової кризи на українську економіку, розроблено низку інвестиційних проектів, які потребують першочергового залучення коштів.

В умовах світової фінансової кризи стратегічно важливо забезпечити залучення інвестицій у реальний сектор національної економіки.

Серед інших першочергових інвестиційних проектів: будівництво, реконструкція і ремонт залізниць.

Невідкладні серед інвестиційних заходів й інфраструктурні проекти в рамках Євро-2012 [9, 11].

Висновки

Сучасний етап розвитку залізничного транспорту характеризується активним відновленням інноваційно-інвестиційних процесів, які набувають особливо важливого значення. Без активізації таких процесів неможливо поліпшити фінансовий стан залізниць.

Основні шляхи розв'язання проблеми на залізничному транспорті.

1. Технічна та технологічна модернізація транспорту, яка передбачає:

- 1.1. Розвиток транспортної мережі.
- 1.2. Прискорене оновлення рухомого складу.
- 1.3. Впровадження прогресивних транспортних технологій.
- 1.4. Створення сприятливого інвестиційного клімату, залучення інвестицій.

2. Розвиток ринкового середовища, що передбачає:

- 2.1. Вдосконалення системи ефективного державного регулювання транспорту.
- 2.2. Завершення інституціональних перетворень, розвиток конкурентного середовища на транспорті.

3. Підвищення безпеки транспортних процесів передбачає:

- 3.1. Підвищення рівня безпеки руху.
- 3.2. Підвищення паливної ефективності.
- 3.3. Забезпечення стійкого розвитку транспортної системи [18].

1. Закон України «Про транспорт» // Відомості Верховної Ради (ВВР). – № 51. – 1994. – С. 446. (Набув чинності після Постанови ВР № 233/94-ВР від 10.11.1994 (ВВР. – № 51. – 1994. – С. 447). Із змінами, внесеними згідно із законами).
2. Закон України «Про ратифікацію Кредитної угоди (Третій проект «Ремонт автомобільної дороги Київ-Чоп») між Україною та Європейським банком реконструкції та розвитку» // Відомості Верховної Ради України (ВВР). – № 27. – 2007. – С. 365.
3. Про затвердження Програми розвитку національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні на 2006–2010 роки : Постанова Кабінету Міністрів від 12 квітня 2006 р. № 496 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nrag=496-2006-%EF> – Назва з екрана.
4. Указ Президента України «Про концесію на будівництво та реконструкцію автомобільних доріг» (Із змінами, внесеними згідно з Указом Президента № 59/2003 від 03.02.2003) [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nrag=735%2F98> – Назва з екрана.
5. Про порядок затвердження інвестиційних програм і проектів будівництва та проведення їх державної експертизи : Постанова Кабінету Міністрів від 31.10.2007 р. № 1269. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nrag=483-2002-%EF> – Назва з екрана.
6. Садловська І. П. Основні напрями забезпечення державної підтримки пріоритетних програм розвитку галузей економіки / І. П. Садловська // Залізничний транспорт України. – №6. – 2006. – С. 49.
7. Сич Є. М., Ільчук В. П. Інноваційно-інвестиційний розвиток залізничного транспорту / Є. М. Сич, В. П. Ільчук. – К. : Логос, 2002. – 256 с.
8. Про реформу з перших уст : інтерв'ю з генеральним директором Укрзалізниці В. Козаком // Магістраль (Віртуальний прес-центр Укрзалізниці). Модифікація 13.06.2006. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://uzinfo.net/ua/opinions/866> – Назва з екрана.
9. British Railways Board and Institute for Transport Studies, University of Leeds : A comparative study of European rail performance. – London : BRB, 1979.
10. Caves D. W., Christensen L. R., Swanson J. A. Productivity growth, scale economies and capacity utilization in US railroads, 1955–74 / D. W. Caves, L. R. Christensen, J. A. Swanson // The American Economic Review. – Vol. 71. – 1981. – P. 994–002.
11. Coelli T., Perelman S. Efficiency measurement, multiple-output technologies and distance functions: with application to European Railways / T. Coelli, S. Perelman // Working Papers. – Liege University, 1996.
12. Jorge-Moreno J. de, Garcia-Cebrian L. I. Measuring of production efficiency in the European railways. – Emerald full text article, European Business Review. – Volume 99/5. – 1999. – P. 332–344.
13. Klein L. R. A Textbook of Econometrics / L. R. Klein. – New York : Row Peterson, 1953.
14. Nash C. European railways comparisons – what can we learn? // Bulton K. J, Pitfield D. E (Eds) International Railway Economics. – London : Gower House, 1985. – P. 237–270.
15. Данилишин Б. Сьогодні стратегічно важливим є підвищення дієздатності механізмів забезпечення інвестиційного клімату (Державне агентство України з інвестицій та інновацій) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.invest.gov.ua/inc/js/jquery/jquery.js> – Назва з екрана.
16. До Євро–2012 українські потяги пустять швидкісними магістралями [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://newsru.com.ua/css/ua.css>. – Назва з екрана.
17. Реформи на залізниці під час кризи недоцільні – експерт // Інформаційне агентство УНІАН [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.unian.net/ukr/news/news-296746.html>. – Назва з екрана.
18. Концепція формування сталої національної транспортної політики розвитку всіх видів транспорту та засад (стратегії) транспортної політики [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.insat.org.ua/files/other/news/020806/concept.doc>. – Назва з екрана.
19. Крылов Э. И., Варфоломеева В. А. Особенности реализации инвестиционных проектов на железнодорожном транспорте // Исследовано в России [Электронный научный журнал]. – Режим доступу: <http://zhurnal.ape.relarn.ru/articles/2007/113.pdf>. – Назва з екрана.
20. Міжнародна фінансова корпорація. Експрес-результати дослідження ринку лізингу України – 2007 : [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.leasing.org.ua>. – Назва з екрана.
21. Про схвалення Концепції Державної цільової програми впровадження на залізницях швидкісного руху пасажирських поїздів на 2005–2015 роки : Розпорядження КМУ від 31.12.2004 : [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.gdo.kiev.ua/files/style.css>. – Назва з екрана.
22. Укрзалізниця виконала 80 % щорічного плану підготовки залізничного транспорту до проведення Євро–2012 : [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://news.ukrinform.ua/ukr/order/?id=735073> – Назва з екрана.
23. Укрзалізниця підписала кредитну угоду з ЄБРР // Офіційний сайт Придніпровської залізниці (модифікація 21.01.2009) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.dp.uz.gov.ua/styles.css>. – Назва з екрана.
24. Surface transportation. Many factor affects investment decisions. – United States General Accounting Office (GAO), Report to the ranking minority member, Comittee on commerce, science and transportation, US Senate. – June 2004 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://gao.gov/news.iteurs/ola4744.golf>

G. Grygoriev

FORMATION OF THE UKRAINIAN RAILWAY TRANSPORT INVESTMENT STRATEGY

The article is devoted to the study of transport investment policy in Ukraine in the sphere of railway transport. The main principles of investment policy on railway transport in modern economic conditions are determined.

Keywords: state investment policy, railway transport, transport economic efficiency, European integration.